

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-136

R-3982-2016

16 septembre 2016

PRÉSENTE :

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Personnes intéressées :

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 29 juillet 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ (la Demande).

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ ainsi que du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*².

[3] Le 3 août 2016, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention au plus tard le 18 août 2016 et demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le Transporteur confirme cette publication le même jour.

[4] La Régie reçoit les demandes d'intervention et les budgets de participation de l'AQCIE-CIFQ le 16 août 2016 ainsi que de SÉ-AQLPA et du GRAME le 18 août 2016.

[5] Le 25 août 2016, le Transporteur commente les demandes d'intervention et les budgets de participation. Les personnes intéressées répliquent à ces commentaires le 1^{er} septembre 2016.

[6] La présente décision porte sur les demandes d'intervention, les budgets de participation ainsi que sur le calendrier de traitement du dossier.

2. RECONNAISSANCE DES INTERVENANTS

[7] Pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit démontrer, à la satisfaction de la Régie, conformément aux articles 5, 6 et 8 du *Règlement sur la*

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

*procédure de la Régie de l'énergie*³, son intérêt à participer, sa représentativité et l'objectif visé par son intervention. Dans son appréciation des demandes d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées par la personne intéressée et son intérêt. Les demandes d'intervention doivent démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[8] La Régie a examiné les demandes d'intervention, les commentaires du Transporteur ainsi que les répliques des personnes intéressées. Dans ses commentaires sur les demandes d'intervention, le Transporteur indique notamment qu'il s'en remet à la Régie quant à la détermination de la suffisance de l'intérêt et des motifs d'intervention identifiés par les personnes intéressées.

[9] Le GRAME indique que son intervention vise à s'assurer que la stratégie de gestion de la pérennité des actifs de transport (la Stratégie) a permis, depuis 2008, de réduire les risques de défaillance des équipements pouvant avoir un impact environnemental et que les investissements réalisés ont été suffisants pour réduire les risques de défaillance, notamment ceux reliés à la contamination des sols par des huiles et des biphényles polychlorés (BPC). Le GRAME fait valoir que la présence de BPC dans les transformateurs de mesure est un « *facteur de risque difficilement appréhendable si on ne tient pas compte de l'âge de ces équipements* »⁴.

[10] Le GRAME souhaite aborder les enjeux suivants :

- la Stratégie – Critère de pérennité pour les transformateurs de mesure retenant plutôt la courbe du taux de défaillance que l'âge comme critère de risque;
- la Stratégie – Bilan des équipements pour un suivi de leur évolution par équipements à risque pour la catégorie « Appareillage – Transformateurs et inductances » plutôt que par catégorie d'équipements.

[11] En premier lieu, la Régie rappelle au GRAME que sa juridiction est en lien avec la fixation des tarifs et des conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur et que la surveillance des opérations de ce dernier permet de s'assurer que les consommateurs paient un juste tarif.

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

⁴ Pièce [C-GRAME-0002](#), p. 3.

[12] En conséquence, un intervenant doit, pour être utile aux délibérations de la Régie dans le présent dossier, aborder les notions de protection de l'environnement sous l'angle de la détermination des investissements que la Régie devrait autoriser pour des actifs destinés au transport d'électricité. L'examen du bilan de la Stratégie doit également se faire sous cet angle, puisque cette dernière vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable.

[13] À la lecture de la demande d'intervention du GRAME au sujet des critères de pérennité pour les transformateurs de mesure en lien avec les risques de déversement pouvant contaminer les sols en huiles ou BPC, il n'y a pas de démonstration convaincante que l'intéressé souhaite aborder ce sujet sous cet angle. En conséquence, la Régie juge que la demande d'intervention du GRAME, telle que formulée, ne permet pas de croire à l'utilité et à la pertinence de son intervention dans le présent dossier sur ce sujet.

[14] Le même commentaire s'applique au sujet relatif au bilan des équipements. La Régie est d'avis que la proposition du GRAME ne serait pas utile à l'examen du présent dossier, puisque le Transporteur présente déjà les grilles d'analyse du risque pour les équipements à risque, comme les disjoncteurs et les transformateurs, dans la catégorie « Appareillage – Transformateurs et inductances ».

[15] Comme les sujets à l'égard desquels le GRAME souhaite participer au dossier ne sont pas retenus, la Régie rejette sa demande d'intervention.

[16] Pour sa part, SÉ-AQLPA souhaite aborder les sujets suivants :

- la Stratégie et ses enjeux méthodologiques : problématiques de l'attribution des cotes de risque de certaines catégories d'équipement (disjoncteurs, transformateurs et autres);
- les interactions entre l'insuffisance des budgets d'entretien préventif (enjeu du dossier R-3981-2016) et la Stratégie;
- les budgets 2017 et la problématique passée de la sous-réalisation des budgets d'investissements en Maintien des actifs.

[17] La Régie est d'avis que l'examen de l'interaction entre les budgets d'entretien préventif et la Stratégie relève davantage de l'examen du Modèle de gestion des actifs

présenté par le Transporteur dans le dossier tarifaire R-3981-2016⁵. Elle considère qu'il ne serait pas efficient de dupliquer cet examen dans le cadre du présent dossier, d'autant plus qu'il ne lui serait pas utile en regard de la décision à rendre. Par conséquent, la Régie ne retient pas ce sujet.

[18] La Régie ne retient pas non plus le sujet de la problématique de la sous-réalisation du budget d'investissements en Maintien des actifs, puisqu'elle ne constate pas de sous-réalisation de ce budget en 2015, ni d'ailleurs pour la prévision de 2016. La Régie rappelle qu'il ne suffit pas d'invoquer un thème large dans une demande d'intervention, encore faut-il identifier des enjeux précis en lien avec la décision à rendre.

[19] Par ailleurs, SÉ-AQLPA énonce plusieurs aspects problématiques relatifs aux enjeux méthodologiques de la Stratégie :

- la sous-évaluation des cotes de probabilité de risque et des cotes de conséquences de risque de divers équipements, confirmée par la nécessité subite de remplacer un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK;
- les risques devraient être modulés distinctement selon l'appartenance des transformateurs et des disjoncteurs au réseau *Bulk* ou pas;
- l'évaluation des valeurs des cotes de risques de sécurité, environnementaux et de fiabilité.

[20] La Régie juge qu'il est prématuré, dans le présent dossier, de traiter des aspects relatifs à des modifications méthodologiques de la Stratégie. En effet, la Régie en est au stade de l'évaluation de son bilan.

[21] Par ailleurs, invoquer le remplacement d'un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK afin de justifier la nécessité d'entreprendre une réévaluation critique de l'attribution des cotes de risque (de sécurité, environnemental et de fiabilité) de ces équipements, révèle une confusion entre l'occurrence d'événements circonstanciels à un type d'équipement particulier⁶ et l'application de la Stratégie en lien avec la fin de vie d'un équipement.

⁵ Dossier R-3981-2016, pièce [B-0009](#).

⁶ Pièce [B-0008](#), p. 3 et 5.

[22] Par conséquent, la Régie autorise SÉ-AQLPA à intervenir sur le sujet de la Stratégie en se limitant à l'examen du bilan, tel que présenté par le Transporteur, plutôt que de proposer des modifications aux aspects méthodologiques de la Stratégie.

[23] Si l'analyse du bilan de la Stratégie devait amener la Régie à conclure à des problématiques d'ordre méthodologique, elle examinera, en temps opportun, les propositions de modifications à cet égard.

[24] Compte tenu de ce qui précède, la Régie accorde le statut d'intervenant à SÉ-AQLPA, dans les limites du cadre défini.

[25] L'AQCIE-CIFQ souhaite aborder les sujets suivants :

- l'ampleur des investissements annoncés en regard de la demande relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK;
- l'impact tarifaire des investissements;
- le bilan de la Stratégie.

[26] L'AQCIE-CIFQ précise, dans sa réplique aux commentaires du Transporteur sur sa demande d'intervention, qu'il prévoit examiner l'impact du remplacement d'un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK sur le budget des investissements 2017 en Maintien des actifs⁷. L'intéressé prévoit questionner le Transporteur sur la diminution du budget demandé pour 2017 pour cette catégorie d'investissement en lien avec le budget qui aurait été prévu pour le remplacement de ces équipements selon l'application de la Stratégie, n'eût été du remplacement d'un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK.

[27] La Régie est d'avis que ce sujet est pertinent à l'examen du dossier, dans les limites des précisions apportées par l'AQCIE-CIFQ dans sa réplique. Toutefois, il ne s'agit pas, dans le cadre du présent dossier, d'examiner les montants demandés pour le remplacement de disjoncteurs de modèle PK, puisqu'il s'agit là de l'objet du dossier R-3968-2016.

⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0004](#), p. 2.

[28] En ce qui a trait aux impacts tarifaires, le Transporteur rappelle, dans ses commentaires, que le calcul de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels (GRA) a été examiné par la Régie dans le cadre du dossier R-3817-2012, et qu'elle était d'avis que les informations fournies par le Transporteur étaient satisfaisantes⁸, considérant le contexte d'échelonnement des mises en service des investissements sur plusieurs années. Pour ce qui est de l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels (NGRA), la preuve du Transporteur présente l'impact estimé sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet des mises en service antérieures, comme demandé par la Régie.

[29] L'AQCIE-CIFQ précise, dans sa réplique, que la preuve soumise au dossier par le Transporteur soulève des interrogations et présente ce qui peut apparaître comme une incohérence pour les investissements GRA et NGRA. Selon lui, il en va de la crédibilité de la prévision des impacts tarifaires présentés par le Transporteur.

[30] En premier lieu, la Régie souligne que toute preuve déposée au dossier par le Transporteur sur le sujet de l'impact tarifaire peut être examinée afin d'en tester la crédibilité. Toutefois, puisqu'il s'agit d'un sujet récurrent, la Régie s'attend à ce que les renseignements obtenus dans les dossiers réglementaires précédents sur ce sujet soient pris en compte dans le cadre de l'intervention.

[31] Par ailleurs, dans le cadre du dossier R-3888-2014, la Régie indiquait ce qui suit dans sa décision D-2015-209 :

« [711] Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il n'y a pas lieu de modifier les modes de calcul de l'impact tarifaire présentés dans les projets d'investissements à la marge et dans les demandes tarifaires, compte tenu, notamment, du cadre réglementaire propre à chacune de ces demandes. Le Transporteur propose plutôt de libeller l'impact tarifaire déposé dans les demandes tarifaires de la façon suivante : « effet des mises en service projetées sur le coût unitaire de transport ».

[712] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur au sujet de la non-concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les demandes de projets d'investissements et celui déposé dans les demandes tarifaires. Cependant, la préoccupation de la Régie à l'origine de cette demande

⁸ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#).

demeure. En effet, une hausse tarifaire peut être constatée pour les investissements générant des revenus additionnels.

[713] Cette problématique a été aussi abordée dans le dossier R-3817-2012. Dans le cadre de ce dossier, la preuve montrait que l'impact tarifaire présenté dans le cadre des projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire. Dans sa décision D-2013-049, la Régie demandait certains compléments d'information pour bonifier l'information déposée au soutien de la demande et de l'impact tarifaire.

[714] La Régie encourage le Transporteur à poursuivre sa réflexion afin d'améliorer la présentation de l'impact tarifaire dans le cadre de ces dossiers. Ainsi, elle l'invite à soumettre toute autre suggestion en vue de bonifier les informations liées à l'impact tarifaire soumis dans les demandes d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ »⁹. [les notes de bas de page ont été omises] [nous soulignons]

[32] La Régie est d'avis que le sujet de l'impact tarifaire peut également être abordé dans la perspective décrite à la décision D-2015-209 afin d'alimenter la réflexion du Transporteur à cet égard.

[33] Enfin, la Régie est d'avis que le sujet portant sur le bilan de la Stratégie est pertinent à l'examen du dossier, dans la perspective de l'analyse de l'évolution du nombre d'équipements selon les divers niveaux de risque. Toutefois, tel que mentionné précédemment, elle rappelle que les circonstances particulières du remplacement d'un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK doivent être dissociées de l'examen du bilan de la Stratégie, notamment, en ce qui a trait à l'évolution du niveau de risque de ce type d'équipement.

[34] **En conséquence, la Régie accorde à l'AQCIE-CIFQ le statut d'intervenant au présent dossier. Elle lui demande cependant de respecter le cadre d'intervention précisé aux paragraphes précédents.**

⁹ Dossier R-3888-2014 Phase 1, décision [D-2015-209](#), p. 165 et 166.

3. BUDGETS DE PARTICIPATION

[35] Compte tenu des précisions énoncées précédemment quant à l'objet et au cadre de la participation de SÉ-AQLPA et de l'AQCIE-CIFQ, la Régie s'attend à ce que ces intervenants ajustent leur budget de participation en fonction des dispositions de la section 2 de la présente décision.

[36] La Régie rappelle que le montant des frais octroyés à l'intervenant lors de sa demande de paiement de frais sera déterminé en tenant compte des normes et barèmes prévus au *Guide de paiement des frais 2012* (le Guide) et selon l'appréciation qu'elle fera de l'utilité de la participation des intervenants et du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés.

4. CALENDRIER

[37] La Régie traitera la présente demande par voie de consultation et fixe l'échéancier suivant :

Le 23 septembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements adressées au Transporteur
Le 7 octobre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements
Le 31 octobre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et des commentaires des personnes intéressées
Le 16 novembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements adressées aux intervenants
Le 30 novembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux demandes de renseignements
Le 8 décembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de l'argumentation du Transporteur
Le 15 décembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de l'argumentation des intervenants
Le 22 décembre 2016 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la réplique du Transporteur

[38] Par ailleurs, tel que prévu au Guide, si un intervenant reconnu juge utile de mettre fin à son intervention dans le présent dossier, il devra indiquer son intention de ce faire et soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard le **31 octobre 2016**, à **12 h**.

[39] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AQCIE-CIFQ et à SÉ-AQLPA;

REJETTE la demande d'intervention du GRAME;

FIXE le cadre de l'intervention selon ce qui est prévu à la section 2 de la présente décision;

FIXE l'échéancier du dossier selon le calendrier décrit à la section 4 de la présente décision;

DONNE les instructions suivantes aux participants :

- déposer leur documentation écrite par le biais du Système de dépôt électronique de la Régie, conformément aux prescriptions y afférentes,
- transmettre leur documentation écrite en huit copies au Secrétariat de la Régie,
- transmettre leurs données chiffrées en format Excel.

Lise Duquette

Régisseur

Représentants :

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) représenté par M^e Geneviève Paquet;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.